

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)2549/01-02號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/TP/1

### 立法會交通事務委員會會議紀要

日期 : 2002年7月18日(星期四)  
時間 : 上午11時  
地點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 劉健儀議員, JP (主席)  
石禮謙議員, JP (副主席)  
朱幼麟議員, JP  
何鍾泰議員, JP  
陳國強議員  
劉江華議員  
譚耀宗議員, GBS, JP  
鄧兆棠議員, JP  
陳偉業議員

缺席委員 : 何俊仁議員  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
黃宏發議員, JP  
劉千石議員, JP  
鄭家富議員  
張宇人議員, JP  
梁富華議員, MH, JP  
黃成智議員  
劉炳章議員

出席公職人員 : 參與議程第III項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T5  
王瑤琪女士

運輸署

運輸署助理署長(市區)  
李樹銘先生

總工程師(行人設施)  
陸復民先生

機電工程署

總工程師  
黎偉雄先生

工程師  
姚惠剛先生

**參與議程第IV項的討論**

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)  
何健華先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T2  
葉麗清女士

運輸署

運輸署首席運輸主任／特別職務  
羅鳳屏女士

**應邀出席者** : **參與議程第IV項的討論**

地鐵有限公司

車務總監  
祁輝先生

運輸策劃經理  
蘇仲達先生

公司事務經理  
梁陳智明女士

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員**

：高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

**經辦人／部門****I. 通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)2200/01-02號文件 —— 2002年4月  
26日會議的  
紀要；及  
立法會CB(1)2201/01-02號文件 —— 2002年5月6  
日會議的紀  
要)

上述會議紀要均獲得確認通過。

**II. 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)2163/01-02(01)號文件 —— 十號幹線  
—— 北大嶼  
山至元朗公  
路 —— 南  
段的修訂計  
劃；及  
立法會CB(1)2223/01-02(01)號文件 —— 香港公共小  
巴車主司機  
協進總會就  
小巴使用更  
環保燃料提  
交的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。  
委員同意於9月底召開會議，討論十號幹線工程計劃，包括北段及南段工程。

**III. 高速自動人行道**

(立法會CB(1)2202/01-02(01)號文件 —— 政府當局提  
交的資料文  
件)

3. 機電工程署工程師應主席所請，簡介在本港裝  
設高速自動人行道的初步可行性研究的結果。

4. 為免引起混淆，事務委員會認為“travellators”的中  
譯應為“行人輸送帶”而非“自動人行道”。

5. 何鍾泰議員同意高速行人輸送帶在短期內未能發展成熟並供市場應用。他認為操作速度超過每秒1米的行人輸送帶系統極不適宜供行人使用，因為本港人口正逐漸老化。中間並無分段的行人輸送帶系統若一旦發生故障，亦會對使用者造成若干不便。使用者失去平衡而跌倒及其所引致的安全問題亦須小心研究。由於現時尚未能證明有關科技可供公眾使用，他認為並無迫切需要推行該計劃。

6. 陳偉業議員對政府當局就此項計劃諮詢委員的做法雖表讚賞，但他認為當局應仔細檢討其諮詢立法會的機制。他指出，在若干重要事項如竹篙灣鐵路線的財務安排上，政府當局並未在行政會議作出決定前諮詢立法會。他譴責當局選擇性地徵詢立法會的意見。

7. 主席亦表示，政府當局有必要檢討其提出事項供事務委員會討論的機制。她認為，政府當局較宜以提交資料文件的方式向委員簡介此項建議，而非就此另外提出討論議題。由於政府當局的結論是，該系統最少在未來一年內未能發展成熟並供市場應用，在此情況下，在事務委員會會議上討論此項計劃，實在浪費委員的時間。

8. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T5察悉主席及委員的意見。

9. 陳偉業議員認為，在未確定擬議系統的需要及成本效益前，便進行在本港裝設高速行人輸送帶的技術可行性研究，是浪費資源的做法。此外，他亦批評各政策局之間欠缺協調。政府一方面鼓勵市民多些步行以增強健康，但另一方面，環境運輸及工務局卻研究在本港裝設高速行人輸送帶的可行性，此舉實與前述鼓勵市民多些步行的政策目標背道而馳。

10. 石禮謙議員贊同陳議員的意見。他同時表示，政府當局須研究裝設高速行人輸送帶對鄰近零售店舖的影響。當局在作出最後決定前，有必要確定裝設該系統的需要及進行經濟評估研究。

11. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(運輸及工務)T5察悉委員的意見。她表示，政府當局需要多一年時間檢討各種設計原型的技術發展及運作情況。倘該系統證實可供公眾使用，環境運輸及工務局將與其他政策局進一步討論此計劃，然後才就推行有關計劃作出決定。

12. 主席在總結時表示，政府當局須改善各政策局在實施運輸政策及措施方面的協調機制。當局亦有需要更善用公共資源。當局在投放任何資源前，須先行確定有關的公共政策是否確有需要。此外，她亦要求政府當局檢討諮詢事務委員會的機制。

#### IV. 將軍澳線的啟用及票價

(立法會CB(1)2202/01-02(02)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

13. 地鐵有限公司公司事務經理應主席所請，向委員簡介將軍澳線的服務。有關的簡介資料已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)2324/01-02(01)號文件送交委員。

##### 票價

##### 將軍澳的公共交通服務票價

14. 劉江華議員指出，地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)各行車線的現行車費結構依然偏高，且未有因應香港經濟衰退及薪酬下降而調低。因此，他詢問地鐵公司會否考慮全面調低地鐵服務的票價，而非實施票價推廣優惠。此外，他亦表示將軍澳線的票價亦應計及將軍澳線的建造成本已由305億元下降至180億元，以減輕市民在交通開支方面的負擔。

15. 地鐵公司車務總監表示，將軍澳線是現有地鐵系統一個組成部分，其票價是以地鐵行車線的現行車費結構為基準，並同時考慮目前的經濟狀況、乘客的負擔能力及市場競爭情況等因素，務求為乘客提供物超所值的服務。雖然建設成本是釐定將軍澳線票價的因素之一，但地鐵公司亦須考慮其他因素，包括區內人口較原來在1996年所作預測大幅減少。投資回報未必如原來預測般理想，因為地鐵票價自1997年起便凍結於現有水平。為慶祝將軍澳線啟用，地鐵公司將推出各項推廣優惠。地鐵公司公司事務經理補充，地鐵公司現正計劃在2002年9月推出另一項優惠，以回饋經常乘坐地鐵的乘客，詳情將於稍後公布。

16. 石禮謙議員歡迎地鐵公司推出票價推廣優惠。他亦認為將軍澳線的票價合理，特別是與行走相同路線的巴士服務的票價相比之下尤甚。為減輕居民的負擔及促進競爭，巴士公司實有調低其票價的空間。

17. 運輸署首席運輸主任／特別職務回應時表示，政府當局一直與有關的巴士公司聯絡，探討可否因應各區區議會所提出的意見，調低該等在重整公共交通網絡計劃下，路綫及／或車程將有變的將軍澳巴士路綫的票價，包括過海路綫。有關建議已於2002年7月10日提交區議會研究。過海路綫的票價將由15.3元減至12.8元。至於在將軍澳綫通車後檢討其他巴士路綫票價的要求，運輸署已向有關的巴士公司轉達區內居民的意見，以供考慮。

18. 石禮謙議員詢問，政府當局會否考慮全面調低將軍澳巴士服務的票價。運輸署首席運輸主任／特別職務表示，政府當局並未接獲有關巴士公司提出的調低票價申請。倘當局接獲有關申請，定必作出仔細及積極的研究。

19. 儘管過海路綫的票價將於將軍澳綫通車後調低，劉江華議員詢問為何經調整的12.8元巴士票價，仍較將軍澳綫票價為高。

20. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)表示，巴士公司過往曾解釋，往來將軍澳的載客路綫大部分均屬長程及只有單程客。因此，行走將軍澳區的巴士路綫的票價較其他市區巴士路綫為高，否則，經營該等路綫在財政上並不可行。在將軍澳綫通車後，巴士公司將有機會重組其巴士服務。在重整公共交通網絡計劃下更改有關的路綫及／或車程後，巴士公司將有可能作出票價調整。

21. 關於將軍澳綫與巴士服務的票價比較，主席表示有需要同時考慮接駁地鐵車站的交通服務收費。若兩者合計，車費可能高於巴士票價。

22. 地鐵公司運輸策劃經理表示，將軍澳新市鎮的綠色專綫小巴接駁服務收費為3至4元，而清水灣及西貢的收費則為7元。

23. 劉江華議員表示應就接駁服務提供票價優惠，否則半山地區如翠林邨及康盛花園的居民所付出的車費總額將維持不變。他記得地鐵公司過去曾承諾為半山地區的居民提供票價優惠。

24. 地鐵公司公司事務經理表示，接駁服務並非由地鐵公司營辦。地鐵公司會竭力確保為地鐵乘客提供高效率的接駁服務。關於地鐵接駁服務的收費，地鐵公司

不能指示其他服務機構調整其票價。然而，地鐵公司現正與其他交通機構研究實施轉乘折扣優惠計劃。

政府當局 25. 運輸署首席運輸主任／特別職務應劉江華議員的要求，答允就提供接駁服務優惠，特別是來往翠林邨及寶琳站之間的接駁服務，與地鐵公司及其他服務機構作進一步的磋商。

26. 陳偉業議員表示，經參考外地的經驗後，他認為政府當局應為轉車乘客提供票價優惠。他認為當局應制訂清晰的指引，規定新的服務營辦商為轉車乘客提供票價優惠。由於地鐵是以壟斷方式經營，因此並無太大誘因促使其為轉車乘客提供票價優惠。當局應就各服務機構攤分及吸納票價優惠成本訂定有關的程式，以便順利推行票價優惠計劃。

27. 主席亦表示，提供具有票價優惠的接駁服務將有助加強地鐵服務的競爭力。然而，她對於陳議員所提出就攤分及吸納有關成本訂定程式的建議有所保留，因為此舉具有政府干預市場運作的意味。

28. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)贊同主席的意見。他同時表示，在考慮引入新的接駁服務時，政府當局會鼓勵營辦商提供票價優惠。然而，他強調現時並不存在鐵路公司壟斷市場的情況。倘乘客認為地鐵票價過高，他們可以轉用巴士服務。

29. 地鐵公司車務總監表示，地鐵公司會不斷尋求機會，提供新的地鐵站接駁服務。地鐵公司曾就此先後與專利巴士公司、綠色專線小巴服務營辦商及非專利巴士公司進行討論。

30. 地鐵公司運輸策劃經理澄清，地鐵公司樂意就實施新的接駁服務優惠的可能性，與各公共交通服務機構進行磋商。問題的癥結在於各服務機構如何攤分向乘客提供票價優惠的成本。

### 東涌地鐵服務的票價

31. 譚耀宗議員轉達東涌居民對東涌地鐵服務票價過高的意見。他表示從東涌開出的列車的票價較高，對居民造成額外的負擔。

32. 地鐵公司運輸策劃經理表示，在釐定地鐵服務的票價時，地鐵公司會考慮多項因素，包括目前的經濟狀況、乘客的負擔能力、市場競爭情況、車程及途經的

車站數目。由東涌站至香港站的票價雖達20.1元，較將軍澳至中環站的票價11.8元為高，但前者的車程卻為後者的兩倍以上。

33. 譚議員察悉地鐵公司作出的解釋。然而，鑑於該區居民所面對的沉重負擔，他希望地鐵公司會重新研究東涌地鐵服務的票價。

#### 各項公共交通服務之間的競爭

34. 陳偉業議員表示，由於政府故意限制其他交通服務(包括專利及非專利服務)的增長，市場上並無真正的競爭，以致鐵路公司可壟斷市場並任意調高票價。倘不作出根本的改變，同一問題將繼續存在。

35. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)回應時表示，當局鼓勵公共交通服務機構改善其服務水平及維持合理的開支。服務機構之間須維持良性的競爭，以確保為乘客提供合理的選擇。擬議公共交通服務計劃的目的是在新鐵路通車後，為將軍澳提供有效率、可靠及環保的公共交通系統。當局會在各種交通工具之間作出更佳的協調，以提高交通網絡的效率、維持合理票價、紓緩擠塞情況及解決環境問題。此外，所建議的公共交通服務計劃可確保向乘客提供選擇，並獲區內居民接納。

36. 運輸署首席運輸主任／特別職務補充，目前有43條專利巴士路線行走將軍澳及鄰近地區。在全面實施公共交通服務計劃後，將有36條專利巴士路線行走上述地區。前往中環及柴灣的過海服務將維持不變。關於非專利巴士服務，運輸署一直有就受影響的屋邨巴士服務(下稱“邨巴”)與乘客組織的代表及非專利巴士服務營辦商保持密切聯絡。部分營辦商可能有意在將軍澳線通車後繼續經營一段時間，部分營辦商則已決定終止其服務，因為他們知道所經營的路線未必有利可圖，特別是前往藍田地鐵站的接駁服務或行走路線與將軍澳線重疊的邨巴路線。

37. 陳偉業議員表示，根據他的理解，有關的營辦商是被要求在將軍澳線通車後取消服務，而並非由他們主動提出。倘情況確實如此，政府便是為了保障鐵路公司而採取反競爭的做法。因此，他詢問政府當局會否撤銷有關邨巴服務的客運營業證或拒絕其續期申請。

38. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)回應時表示，政府當局不會為了保障鐵路的營運，而終止公共交通服務機構的經營權。此問題實與非專利巴士在整體公共運輸系統中所擔當的角色有較大關係。根據現時的運輸策略，鐵路作為一種環保、高效率及可靠的集體運輸工具，將會獲得優先考慮。在研究是否提供邨巴服務時，政府當局需要考慮所服務地區和所涉及道路的交通情況，以及已由其他公共交通機構提供或計劃提供的服務水平。部分可繼續扮演有用的接駁或其他功能，且預料不會受到將軍澳綫通車所影響的邨巴服務，將會維持不變。

39. 關於前往將軍澳綫各站的接駁服務，環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)表示，當局將會引入新的綠色專綫小巴路綫。

40. 劉江華議員指出，在將軍澳綫通車後，巴士票價將會下調。此情況顯示市場上並無真正的競爭，而巴士公司在過去數年一直賺取過多的利潤。此外，他亦特別指出，政府如認為個別公共交通服務機構所提出的調低票價申請會對其他服務機構造成影響，便會拒絕有關的申請。因此，他詢問政府有否打算制訂促進運輸界進行真正競爭的政策，並讓公共交通服務機構自由調整其票價。

41. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)澄清，現時並無任何政策禁止公共交通服務機構調低其票價。當局的政策目標是維持市場的競爭。在2001年11月，立法會通過了一項有關“調低各類公共交通服務收費”的議案。其後，前運輸局局長已致函個別公共交通服務機構，促請他們考慮調低公共交通服務的收費或提供票價優惠，從而紓減市民的負擔。

42. 儘管政府當局作出上述答覆，劉江華議員詢問政府日後會否鼓勵各公共交通服務機構在票價上進行競爭。

43. 環境運輸及工務局副秘書長(運輸及工務)明白到在香港經濟低迷期間，市民對公共交通服務的收費自然感到關注。政府當局會繼續鼓勵公共交通服務機構考慮調低其收費或提供票價優惠。

44. 主席結束有關此事的討論，並希望將軍澳綫順利通車。

**V. 其他事項**

45. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處  
2002年9月18日